



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Liikenne- ja viestintäministeriö
Erik Asplund, erik.asplund@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi
Viite: Lausuntopyyntö

9.7.2018

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta kevytautojen sallimiseksi

Autotuojat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitysluonnokseen, jonka tarkoituksena on sallia nuorille kuljettajille nopeudenrajoittimella varustetut henkilöautot eli ns. kevytautot. Lakiuudistus parantaisi merkittävästi liikenneturvallisuutta. Kevytautot tarjoavat nuorille aiempaa turvallisemman ja edullisemman tavan liikkua. Uudistus on myös uuden ajokorttilain hengen mukainen.

Näkökohtia lain perusteluihin ja vaikutusten arviointiin

Uudistuksen toteuttaminen

Suomen erityisolosuhteet ovat tärkeä syy uudistuksen toteuttamiselle. Pitkät välimatkat, yksi EU-maiden matalimmista asukastiheyksistä, heikko julkisen liikenteen palvelutaso maaseudulla ja kaupunkiseutujen reuna-alueilla sekä haastavat talvikauden liikenneolosuhteet puoltavat kevytautojen sallimista nuorten itsenäisenä kulkutapana. Kevytautot olisivat kotitalouksien kannalta mopoautoja ja maataloustraktoreita edullisempi ja turvallisempi vaihtoehto omaehtoiseen liikkumiseen. Kevytautojen myötä kotitalouksien ei tarvitse hankkia erikseen mopoautoa 15-vuotiaalle ja vaihtaa sitä henkilöautoon nuoren täyttyessä 18 vuotta. Tämä laskee selvästi kotitalouksien liikkumiskustannuksia. Muutos kevytautojen sallimiseksi on toteutettavissa kansallisella lainsäädännöllä.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Henkilöautot ovat tieliikenteessä huomattavasti turvallisempia kuin mopot, moottoripyörät tai mopoautot. Trafin selvityksen mukaan kevytautot vähentäisivät 15–17-vuotiaiden tieliikenneonnettomuuksien uhrien kokonaismäärää 28–62 loukkaantuneella vuodessa. Kevytautojen suurin turvallisuusvaikutus syntyisi niiden korvatesa mopolla ajettuja kilometrejä. Onnettomuustilastojen perusteella kevyet nelipyörät (L6e, lähes kaikki mopoautoja) aiheuttavat 278 henkilövahinkoihin johtavaa onnettomuutta 100 miljoonaa ajokilometriä kohti. Henkilöautoilla vastaava luku on 14, eli noin 20 kertaa pienempi.

Muiden Euroopan maiden onnettomuustilastojen perusteella tulokset ovat samankaltaisia. Suomesta poiketen muissa maissa mopoautoja kuljettavat pääsääntöisesti kokeneet aikuiset kuljettajat. Ranskalaisen tutkimuksen mukaan kuolemariski on silti 14-kertainen ja itävaltalaisen tutkimuksen mukaan 10-kertainen henkilöautoon verrattuna. Italiassa kevyiden nelipyörien onnettomuusasteen on havaittu olevan lähes korkea kuin moottoripyörien ja mopojen.

Kolaritestausta ajoneuvoilla suorittavan Euro NCAP:n mukaan mopoautojen rakenteelliset puutteet ja riittämättömät kiinnitykset nostavat jo pienillä ajonopeuksilla vakavien henkilövahinkojen riskin korkeaksi. Vuonna 2016 tehdyssä vertailutestissä A-segmentin henkilöauto Toyota IQ (vuosimalli 2009) sai viisi tähteä, kun kolme neljästä testatusta mopoautosta (vuosimalli 2016) sai vain yhden tähden.

Ruotsin A-traktorit eivät ole oikea vertailukohde kevytautoille

Kuten ministeriön esityksessä on todettu, Ruotsissa käytetty A- ja EPA-traktori ei ole kevytautoihin soveltuva vertailukohde liikenneturvallisuutta arvioitaessa. Niiden onnettomuusaste ja riski liikenteessä poikkeaa huomattavasti Suomeen ehdotetusta kevytautoja koskevasta toteutusmallista A- ja EPA-traktoreiden ikärakenteen, helpohkon virittämisen, katsastusveloitteen puuttumisen sekä heikon teknisen kunnan vuoksi. On myös merkittävää, että noin puolet A- ja EPA-traktoreiden onnettomuuksista johtui tieltä suistumisesta. Vuodesta 2014 pakollisena varusteena edellytettävä ajonvakautusjärjestelmä (ESC) vähentää henkilöautoilla tieltä suistumisten ja yksittäisonnettomuuksien määrää noin 50 prosenttia.

Trafin selvityksen mukaisesti kevytautojen onnettomuusriskiä tulisi arvioida 18–19-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien riskitasona korjattuna 15–17-vuotiaiden ja 18–19-vuotiaiden välisellä yleisellä riskierolla. Kevytauton onnettomuusriski on näin tarkasteltuna alempi kuin mopoauton ja selvästi alempi kuin mopon.

Uusien henkilöautojen liikenneturvallisuus perustelee ikärajan

Esityksessä kevytautoksi saisi muuttaa henkilöauton, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Tehty ikärajaus on liikenneturvallisuusvaikutusten kannalta tarkoituksenmukainen. Ajonvakautusjärjestelmä on ollut pakollinen kaikissa automalleissa vuodesta 2014. Uudemmissa automalleissa on tarjolla erityisesti kokemattomia kuljettajia hyödyttäviä aktiivisia turvavarusteita, kuten automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä jalankulkijatunnistuksella, hätäjarrutustehostin, törmäysvaroitin, risteävän liikenteen varoitin ja kaistavahti tai -avustin. Näitä turvavarusteita on saatavissa vakiovarusteena noin kolmanneksessa ja lisävarusteena noin 75 prosentissa markkinoilla olevista A- ja B-segmentin henkilöautomalleista. Esitetty ikärajaus pitäisi kevytautojen kannan kohtuullisen nuorena, jolloin kokemattomilla kuljettajilla olisi käytettävissään uusimmat aktiiviset ja passiiviset turvavarusteet.

Automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä vähentää Euroopan onnettomuustutkimustietojen (VOIESUR, STATS19, GIDAS) mukaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vakavia loukkaantumisia ja kuolemia 30–55 prosenttia. Nuorilla ja kokemattomilla kuljettajilla vaikutus olisi todennäköisesti vielä suurempi. Matkustajien ja jalankulkijoiden kolariturvallisuus on henkilöautoilla yksi tärkeimmistä tuotekehityksen kohteista. Vuosina 2006 ja 2011 tyyppihyväksynnässä on tullut voimaan uusia vaatimuksia jalankulkijaturvallisuudelle. Myös tehokkaat lukkiutumattomat jarrut sekä hätäjarrutustehostin parantavat kevytauton turvallisuutta ja nopeuttavat pysähtymistä mopoautoihin verrattuna.

Vaikutukset liikenteen sujuvuuteen

Trafin tekemässä selvityksessä käsiteltiin kevytautojen vaikutusta liikennevirtaan. Kevytautojen määrä keskivertoskenaariossa (noin 29 000) on noin prosentti liikennekäytössä olevien henkilöautojen kokonaismäärästä (noin 2,7 miljoonaa). Vaikutukset liikennevirran sujuvuuteen jäävät tosiasiallisesti vähäiseksi, sillä pääosa ajokilometreistä ajetaan taajamassa, joissa nopeudet jäävät tyypillisesti alle 50 km/h:iin. Mopoautokanta on hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueilla verrattain pieni, joten voidaan olettaa, että myös kevytautojen määrä jäisi ruuhka-alueilla vähäiseksi. Mopoautotiheydeltään 10 suurinta kuntaa ovat alle 10 000 asukkaan kuntia ja 30 mopoautotiheydeltään suurinta kuntaa ovat asukasluvultaan alle 33 000 asukkaan kuntia. Suurissa kaupungeissa mopoautotiheydet ovat pieniä, sillä nuorilla on kaupungeissa paljon muita kulkutapavaihtoehtoja.

Liikenteen päästöt

Kevytautoille asetettu ikärajaus auttaa osaltaan Suomen kunnianhimoisten päästötavoitteiden täyttämässä. Esityksen mukaisessa toteutusmallissa kevytautojen päästöt ovat pienemmät kuin lain perusteluissa on esitetty. Kevytautojen on päästöjen arvioinnissa oletettu olevan keskimäärin 10-vuotiaita, vaikka esityksessä niiden edellytetään olevan vuoden 2014 jälkeen käyttöön otettuja autoja, ja kevytautojen

maksimi-ikäksi on määritelty 10 vuotta. Laskennan pohjana oleva 7,4 l/100 km kesikulutus on huomattavan korkea alle 5-vuotiaiden pääasiassa A- ja B-segmentin henkilöautojen todelliseen kulutukseen verrattuna.

Kevytautojen hiilidioksidipäästöiksi on oletettu arvioinnissa 168 g/km. Autokannassa olevien vuoden 2014 jälkeen ensirekisteröityjen massaltaan alle 1 500 kg:n henkilöautojen keskipäästöt ovat 116 g/km. Kevytautot nuorentaisivat jonkin verran autokantaa, mikä osaltaan vähentäisi päästöjä. Kevytautot korvaavat lisäksi merkittävästi henkilöautolla tehtävää saattoliikennettä. Nuoret tekevät noin neljänneksen matkoistaan auton kyydissä matkustaen. Koko ajoneuvokannan hiilidioksidipäästöjen määrä vähenisi muutoksen seurauksena, jos muutos lisäisi kotitalouksien kiinnostusta hankkia aiempaa pienikokoisempi A- tai B-segmentin kokoluokan auto.

Typen oksidi -päästöjen (NO_x) määrää arvioitaessa tulee ottaa huomioon, että ennen vuotta 2018 mopoautoilla ei ole ollut lainkaan päästövaatimuksia. Mopoautot ovat lähes poikkeuksetta dieselkäyttöisiä, ja niiden ilman päästönormeja hyväksyttynä niiden typenoksidipäästöt ovat huomattavasti bensiinimoottoria suuremmat. Mopoautoille vuonna 2018 voimaan tullut Euro 4 -vaatimus on ollut henkilöautoilla käytössä vuosina 2005–2009. Lähes kaikki vuoden 2014 jälkeen käyttöönotetut A- ja B-segmentin henkilöautot ovat bensiinikäyttöisiä ja Euro 6 -päästöstandardin mukaisia, joten niiden typen oksidi -päästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin kannassa olevien mopoautojen. Näin ollen muutos vähentäisi typen oksidi -päästöjä enemmän kuin lain vaikutusten arvioinnissa on esitetty.

Kevytautojen nopeusrajoitus

Ehdotettu 45 km/h enimmäisnopeus on liikenneturvallisuussyistä perusteltu. Alempi nopeus pidentää kuljettajien reaktioaikaa ja pienentää varsinkin jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin kohdistuvien onnettomuuksien riskiä. Liikenneturvallisuus on parempi erityisesti taajamissa ja kaupunkiolosuhteissa. Nopeus olisi sama kuin mopoilla ja mopoautoilla nykyisin. Matalampi nopeus voi kuitenkin lisätä ohituksia maantiellä ja taajamien 50 km/h rajoitusalueella.

Ehdotettua korkeampi 60 km/h nopeusrajoitus parantaisi liikenteen sujuvuutta kaupunkien ulkopuolella ja vähentäisi muulle liikenteelle aiheutuvaa haittaa maanteillä. On todennäköistä, että korkeampi rajoitus laskisi kiinnostusta kevytauton viritysyriytyksiin. Lisäksi korkeampi rajoitus olisi ajoneuvojen teknisen toimivuuden kannalta pidemmällä aikavälillä parempi vaihtoehto. Nopeus olisi tällöin nykyisen nopeamman traktoriluokan mukainen.

Muutos- ja täydennysehdotukset

Kevytautojen vuosikatsastus

Nykyinen traktoriluokan ajoneuvojen katsastusvelvollisuus koskee ainoastaan luvanvaraisessa liikenteessä käytettäviä ajoneuvoja. Ehdotamme, että asetuksessa ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta edellytettäisiin, että kevytautot tulisi M₁- ja T-ajoneuvoluokan katsastussäännöistä poiketen katsastaa vuosittain. Vuosikatsastuksen avulla voitaisiin varmistaa rajoitinlaitteen toiminta. Tämä tehostaisi liikenteessä suoritettavaa valvontaa. Lisäksi vuosittainen katsastus helpottaisi kevytautojen muutoksikatsastusta takaisin M₁-luokan ajoneuvoksi, sillä muutoksikatsastus voitaisiin tarvittaessa tehdä vuosikatsastuksen yhteydessä.

Muutoksikatsastus takaisin M₁-luokan ajoneuvoksi tehtäisiin viimeistään kevytauton sen vuosikatsastuksen yhteydessä, kun auton käyttöönotosta on kulunut 10 vuotta. Ruotsissa A- ja EPA-traktoreiden ikärajoittomuus on johtanut näiden autojen huomattavaan ikääntymiseen ja teknisen kunnon heikentymiseen, joka on vaikuttanut negatiivisesti liikenneturvallisuuteen.

Virittäminen ja sen sanktiointi

Sähköisesti rajoitettu kevytauto on huomattavan haastava virittää mopoautoon verrattuna. Kevytauton rajoitinlaite voitaisiin ideaalitulanteessa ohjelmoida suoraan auton moottorinohjaukseen, ja jälkiasennettava rajoitinlaite voidaan suojata ohitusyrityksiä vastaan. Rajoitinlaitteen tulisi olla hankalasti purettavissa ja sen valvonta liikenteessä ja katsastuksessa tulisi onnistua esimerkiksi valmistajakohtaisen sinetin avulla. Vuosikatsastus rajoittaisi merkittävästi kevytautojen virittämisyrittäjiä.

Ehdotamme kevytauton virittämisestä tuntuvaan taloudellista sanktiota ajoneuvon omistajalle sekä kuljettajan ajo-oikeuden menetystä määrääjäksi. Myös B-ajokortin suorittamisen siirtyminen voisi olla tehokas sanktio.

Ajokorttisäännökset

Nykyisin AM121-ajokortin suorittamisessa ei vaadita erillistä ajo-opetusta. Koulutus sisältää heinäkuussa voimaantulleen uudistuksen jälkeen teoriaopetusta sekä ajokokeen. Kevytautot ovat fyysisesti henkilöautoja vastaavia, joten ajo-opetuksen lisääminen osaksi koulutusta lisäisi merkittävästi kuljettajien ajovalmiutta ja parantaisi liikenneturvallisuutta. Suurin osa pienikokoisista autoista on varustettu käsivalintaisella vaihteistoilla, jolloin auton hallintalaitteiden käytön opettelu vie aikaa.

Ehdotamme, että AM121-koulutukseen lisätään kaksi teorialuentia ja kaksi tuntia ajo-opetusta. Nämä tunnit voitaisiin hyvittää AM-kortin haltijoille myöhemmin B-kortin suorittamisvaatimuksissa, jolloin ajokortin kokonaiskustannukset eivät kasvaisi.

Vapaaehtoisen ajotapaseurannan mahdollistaminen

Nopeusrajoitetut kevytautot voisivat muodostaa testialustan GPS-paikannukseen pohjautuvan tiedon käyttöön. Vapaaehtoinen paikannuslaite voisi ohjata nuoria kuljettajia rauhallisempaan ajotapaan, jonka myötä kevytautojen liikenneturvallisuutta parantavat vaikutukset olisivat arvioitua suuremmat. Ajotapaseurannan avulla voitaisiin avustaa esimerkiksi kotitalouksien omavalvontaa tai vakuutusyhtiöiden toimintaa. Seurannan myötä vakuutusyhtiöt voisivat saada määriteltyä uuden ajoneuvoluokan riskitason nopeammin, jolloin kevytautoihin kohdistuviin vakuutusmaksuihin tulisi tätäkin kautta alentava vaikutus. Paikannustietojen keräämisen tulisi olla vapaaehtoista, ja niiden käyttö rajoittuisi vain suostumuksensaajien (esimerkiksi vanhempien tai vakuutusyhtiön) käyttöön ja määriteltyihin tarkoituksiin. Paikannustietoja ei luovutettaisi ulkopuolisille.

Ajoneuvojen merkintä

Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä määrittää enintään 50 km/h kulkevassa traktorissa käytettäväksi hitaan ajoneuvon kilpeä. Ehdotamme samaa vaatimusta koskemaan traktoriluokkaan rekisteröityjä kevytautoja, myös mikäli nopeusrajoitus nostetaan 60 km/h. Erityisesti maantiellä hitaan ajoneuvon havaittavuus on tärkeää. Traktorin keltapohjaiset rekisterikilvet helpottavat lisäksi ajoneuvojen tunnistamista muun liikenteen seasta.

Vetokoukkuvaatimus

On tärkeää, että kevytautoilta ei lakia täydentävässä sääntelyssä edellytetä vetokoukkuja. Vetokoukku voidaan asentaa vain osaan A- ja B-segmentin autoista, joten vaatimus rajoittaisi merkittävästi muutettavaksi soveltuvia automalleja ja johtaisi tilanteeseen, jossa kevytautoiksi muunnettavaksi autoiksi valikoituisi suurikokoisempia automalleja. Lisäksi vaatimus rajaisi sähkö- ja hybridautot lähes poikkeuksetta pois kevytautoiksi soveltuvista ajoneuvoista.

Paikkaluku

Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä määrittää, että traktoriin saa kuljettajan lisäksi ottaa kuljetettavaksi korkeintaan kaksi matkustajaa. Mikäli kevytautoille määriteltäisiin henkilöautoa pienempi paikkaluku, on tärkeää, että rajauksesta ei aiheutuisi tarvetta ajoneuvon fyysisille muutoksille, joista aiheutuisi merkittäviä kustannuksia. Valvonta voitaisiin suorittaa liikenteessä nykyisten henkilöautojen tapaan. Takaistuimen ja turvavöiden jättäminen autoon lisää matkustajien turvallisuutta, mikäli kuljettaja ei noudattaisi annettuja määräyksiä. Matkustajamäärä voitaisiin rajoittaa myös AM121-ajokortin ajo-oikeussäätelyn kautta. Esimerkiksi henkilöauton ajamiseen oikeuttavassa B-kortissa matkustajamäärä on rajoitettu kahdeksaan.

Talvirenkaat

Kevytautoilta tulisi edellyttää talvirenkaiden käyttöä M₁-luokan tavoin voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti. Mopoautoissa ei ole nykyisin talvirengaspakkoa. Talvirenkaiden edellyttäminen kevytautoissa yhdessä henkilöauton tehokkaiden jarrujen, ABS- ja ESC-järjestelmien sekä aktiivisten turvalaitteiden kanssa parantaisi merkittävästi liikenneturvallisuutta talviolosuhteissa nykytilanteeseen verrattuna.

Kunnioitavasti,



Tero Kallio

toimitusjohtaja

Autotuojat ja -teollisuus ry